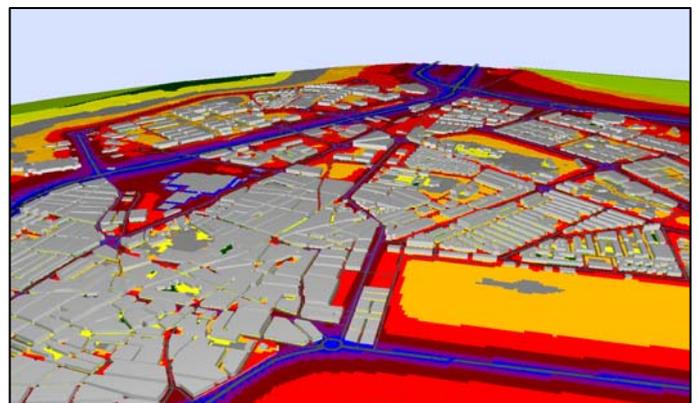


PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GETAFE

DOCUMENTO RESUMEN
Octubre 2014.



AYUNTAMIENTO DE
GETAFE



Acusttel[®]
Acústica y Telecomunicaciones

INDICE DOCUMENTO RESUMEN

1.-	Introducción	2
2.-	Descripción de la aglomeración	3
2.1.-	Localización	3
2.2.-	Demografía	4
2.3.-	División administrativa	4
2.4.-	Infraestructuras de transporte	5
2.4.1.-	Tráfico Viario	5
2.4.2.-	Tráfico Ferroviario	5
2.4.3.-	Tráfico Aéreo	5
2.5.-	Actividades industriales	5
2.6.-	Centros sensibles a la contaminación acústica	6
3.-	Autoridad responsable	8
4.-	Contexto jurídico	8
5.-	Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE	9
6.-	Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar	10
6.1.-	Resumen de la población expuesta al ruido	10
7.-	Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública	13
8.-	Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.	13
9.-	Objetivos generales del Plan de Acción	14
10.-	Actuaciones previstas para los próximos cinco años	15
11.-	Programa de Actuación	18
12.-	Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción	36
13.-	Equipo de trabajo	36

1.- Introducción

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental tiene como objetivo crear un marco común para la evaluación de la exposición al ruido ambiental en todos los Estados miembros.

La aprobación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003 del Ruido que la traspone al ordenamiento jurídico español y los Real Decreto 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan, conforman un nuevo panorama legal que define unas pautas comunes para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental, como paso previo al establecimiento de planes de acción para la reducción del ruido.

Tanto la Directiva 2002/49/CE como la Ley 37/2003, establecen como instrumento para conocer la exposición al ruido ambiental los denominados mapas estratégicos de ruido (MER), que se definen como “un mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona”. Los alcances, contenidos detallados y plazos para la elaboración de estos mapas estratégicos de ruido han quedado definidos reglamentariamente en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de Diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Posteriormente, la Ley ha tenido su desarrollo reglamentario integro con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Con el objetivo de dar cumplimiento a la normativa nacional, el Ayuntamiento de Getafe, finalizó con fecha Diciembre de 2013 los trabajos de redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de Getafe. Tras la redacción del estudio, este fue sometido al preceptivo procedimiento de información pública en el BOCM nº 50 de la C.A.M de fecha 28 de febrero de 2014, por un período de un mes tal y como se estableció en Junta de Gobierno de fecha 12 de febrero de 2014. Durante el período de información pública no se recogió, ninguna alegación al documento.

Después de todos estos pasos, y tras la aprobación definitiva del MER en Junta de Gobierno de fecha 15 de Abril de 2014, se procede a la elaboración del Plan de Acción.

El Plan de Acción es un instrumento que constituye una herramienta de planificación y gestión cuyo objetivo principal es encauzar las actuaciones propuestas en el mismo, de manera, que su financiación y ejecución pueda llevarse a cabo de forma coordinada, estableciéndose para ello una priorización de dichas actuaciones. Se trata de un documento que constituye una guía destinada a detectar en qué zonas es necesario actuar, desde el punto de vista de la calidad acústica, al objeto de determinar las actuaciones más prioritarias, para así plantear propuestas de posibles soluciones.

2.- Descripción de la aglomeración

2.1.- Localización

El término municipal de Getafe se encuentra situado en la Comunidad de Madrid (España), a unos 13 km al sur del centro de la capital, en la parte sur del área metropolitana de Madrid, en una zona llana de la Meseta Central de la Península Ibérica, y en la cuenca del río Manzanares. Sus coordenadas son 40° 18' N 3° 43' O. El término municipal de Getafe tiene una superficie de 78,4km², un perímetro de 46,5 km y una forma alargada de oeste a este, con una distancia máxima en esta dirección de 16km y 7 km de norte a sur. La parte más oriental del término municipal está dentro del Parque Regional del Sureste, abarcando las terrazas del río Manzanares, parte del arroyo Culebro y los cerros de la Marañosá.

El término municipal de Getafe limita con los siguientes término municipales: al norte con Villaverde y Villa de Vallecas (distritos de Madrid), al este con Rivas Vaciamadrid, al sureste con San Martín de la Vega, al sur con Pinto, al suroeste con Fuenlabrada y al oeste con Leganés.

La importancia de esta localidad proviene de ser uno de los municipios más industrializados del área metropolitana de Madrid, así como de su base aérea militar, una de las más antiguas de España. Destacar también el Cerro de los Ángeles, considerado el centro geográfico de la Península Ibérica, y la presencia de la Universidad Carlos III, cuyo rectorado se halla en la ciudad.

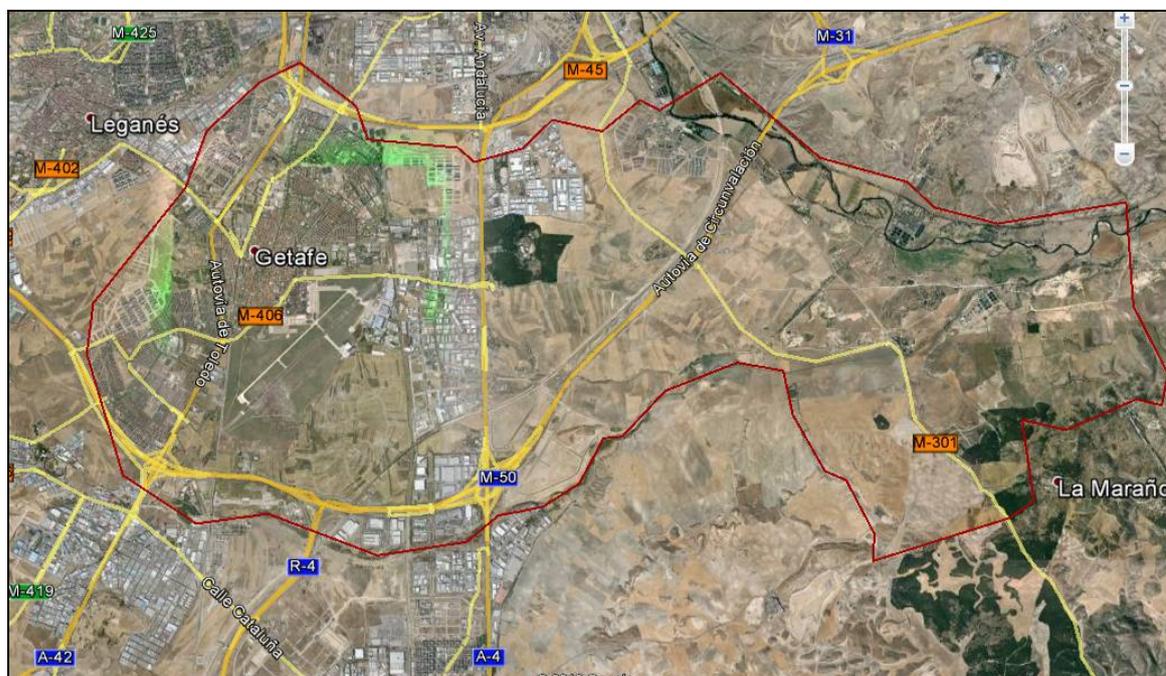


Imagen 1. Localización Término Municipal de Getafe

2.2.- Demografía

La cercanía de Getafe a Madrid ha propiciado un gran desarrollo industrial a lo largo del siglo XX aumentando así la población hasta los 174.613 habitantes aunque gracias a su gran red industrial y de servicios es un municipio con entidad propia que ha evitado convertirse en una ciudad dormitorio, ya que una gran proporción de sus residentes trabajan o estudian en Getafe. El incremento de población ha obligado a construir numerosas vías de acceso, ha hecho ampliar la oferta de servicios públicos y ha impulsado la creación de nuevos barrios a lo largo del siglo XX.

2.3.- División administrativa

El término municipal se divide en los siguientes barrios censales: Getafe Norte, El Bercial, La Alhóndiga, Las Margaritas, Centro, Juan de la Cierva, San Isidro, Perales del Río y Sector III además de numerosos polígonos industriales. En la siguiente imagen se puede apreciar la localización de los barrios:

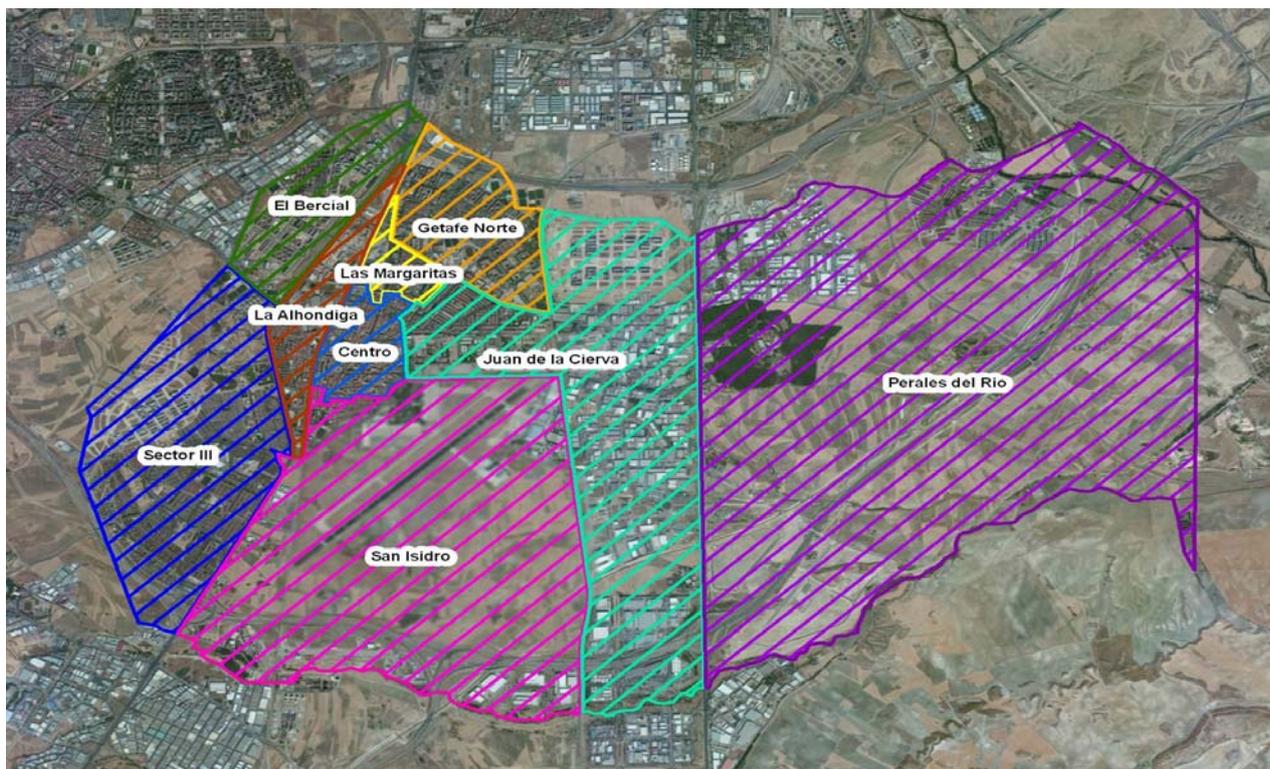


Imagen 2. Localización Barrios del Término municipal

2.4.- Infraestructuras de transporte

2.4.1.- Tráfico Viario

El término municipal de Getafe se encuentra rodeado de infraestructuras de transporte tanto rodado como ferroviario. En cuanto a infraestructuras de transporte rodado al norte limita con la circunvalación M-45, la autovía A4 atraviesa todo el término municipal comunicando las zonas industriales, al sur se dispone la circunvalación M-50 y por último la autovía A42 divide el núcleo urbano por la mitad.

También destacar la existencia de la carretera M-406 que conecta Leganés y Getafe, y la M-301 y la circunvalación de la M-301 en la zona de Perales del Río.

2.4.2.- Tráfico Ferroviario

El tráfico ferroviario también está muy presente en la población atravesando el término municipal dos líneas de la red de Cercanías Línea C3: Chamartín-Atocha-Aranjuez y Línea C4: Parla-Atocha-Chamartín-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes/Colmenar Viejo, así como también las líneas de Alta Velocidad que unen Madrid con Levante y con Andalucía.

2.4.3.- Tráfico Aéreo

Dentro del casco urbano existe la base aérea militar de Getafe y las instalaciones de la empresa AIRBUS, pero debido a que no se trata de un aeropuerto de uso civil y no tiene vuelos comerciales esta fuente de ruido no se ha estudiado dentro del Mapa Estratégico de Ruido.

2.5.- Actividades industriales

Destacar la influencia del sector industrial en Getafe existiendo gran cantidad de polígonos industriales y zonas terciarias, presentando grandes núcleos urbanizados con este uso del suelo. Los polos de atracción industrial de Getafe giran principalmente en torno a:

- 1 Las comunicaciones. Getafe cuenta con una excelente red de comunicaciones. Se encuentra circunvalada por la M-45, la A-42, la M-50 y la A-4. Cuenta con 8 estaciones de metro y 5 de cercanías.
- 2 Corta distancia a Madrid. Sólo 13 kilómetros separan Getafe de Madrid, pudiendo alcanzarse el centro de la ciudad en tan sólo 15 minutos.
- 3 Presencia de grandes empresas en sus polígonos industriales. El suelo industrial getafense cuenta con compañías de la talla de EADS Airbus, John Deere, Siemens, Loewe, General Electric, Knorr Bremse,...
- 4 Base Aérea. Asimismo Getafe cuenta con una base aérea, polo de atracción insustituible para la industria aeronáutica.

Las principales áreas industriales de Getafe son : Área Empresarial de Andalucía, Centro Logístico de Abastecimiento, Polígono de los Ángeles, Polígono El Lomo, Polígono El Quijobar, Polígono La Carpetania, Polígono Los Gavilanes, Polígono Los Olivos, Polígono San Marcos y Tecnogetafe.

2.6.- Centros sensibles a la contaminación acústica

A continuación se detalla un listado de centros educativos, culturales y sanitarios presentes dentro de la Aglomeración.

Centro Educativo	Dirección
Universidad Carlos III. Campus de Getafe	Calle Madrid s/n
I.E.S Puig Adam	C/ Toledo s/n
I.E.S. Alarnes	C/ Toledo nº 44
I.E.S. León Felipe	Avenida Fuerzas Armadas s/n
I.E.S. Altair	Carretera Getafe-Leganés
I.E.S Icaro	Carretera Getafe-Leganés
I.E.S.Ícaro (Aulario Perales)	C/ Campos de Castilla s/n
I.E.S. La Senda	Senda Mafalfa nº 4
I.E.S. José Hierro	Avenida Juan Carlos I, nº 9
I.E.S. Silverio Lanza	Avenida de las Ciudades s/n
I.E.S. Manuel Azaña	Avenida de las Ciudades s/n
I.E.S. Antonio López	C/ Arquitectos nº39
I.E.S. Satafi	Avenida de las Ciudades s/n
I.E.S.Laguna de Joatzel	Avenida Vascongadas
I.E.S.Aristos	Avenida Juan Carlos I s/n
I.E.S. Ignacio Aldecoa	C/ Saeta s/n
C.E.I.P.San José de Calasanz	C/ Núñez de Balboa nº10
C.E.I.P.Sagrado Corazón	C/ Guadalajara nº2
C.E.I.P.Francisco Quevedo	Avenida de las Fuerzas Armadas s/n
C.E.I.P.Fernando de los Ríos	Avenida de las Fuerzas Armadas s/n
C.E.I.P. Julián Besteiro	C/ Campos de Castilla s/n
C.E.I.P.Seseña y Benavente	C/ Alemania s/n
C.E.I.P.La Alhóndiga	C/ Buenavista nº 26
C.E.I.P.Ciudad de Getafe	C/ Buenavista nº 25
C.E.I.P.Miguel Hernández	Avenida Reyes Católicos s/n
C.E.I.P.Rosalía de Castro	Vereda del Camuerdo
C.E.I.P.Julio Cortázar	Avenida Juan Carlos I, nº 26
C.E.I.P.Tierno Galván	Avenida Juan Carlos I, nº26
C.E.I.P. G.García Márquez	Avenida España nº66
C.E.I.P.Mariana Pineda	Avenida de las Ciudades nº 33
C.E.I.P.Concepción Arenal	Avenida de las Ciudades s/n
C.E.I.P. Vicente Ferrer	Avenida Salvador Allende s/n
C.E.I.P.Santa Margarita	Avenida de las Ciudades s/n
C.E.I.P.Ciudad de Madrid	Avenida de las Ciudades s/n
C.E.I.P. Ana Maria Matute	Avenida Rosa Chacel nº4
C.E.I.P.Severo Ochoa	Avenida de los Ángeles nº 26
C.E.I.P.Jorge Guillén	Avenida Vascongadas s/n
C.E.I.P.Ortiz Echagüe	C/ Titulcia s/n
C.E.I.P.Manuel Núñez de Arenas	Avenida de las Arcas del Agua nº 9
C.E.I.P.Gloria Fuertes	Avenida de los Arces s/n

Centro Educativo	Dirección
C.E.I.P: Daioz y Velarde	C/ José Echegaray s/n
E.I.La Casa de los niños	Avenida de los Ángeles nº 20
E.I..El Prado	C/Murillo s/n
E.I.Mafalda	Avenida Arcas del Agua nº 11
E.I.Cascañueces	C/ Arquitectos nº 35
E.I.La Luna	C/ Campos de Castilla s/n
E.I. El Cancionero	C/ Emilia Pardo Bazán s/n
E.I.Casiopea	C/ Toledo 48
E.I.Arte	C/ Mezquita nº 36
E.I.Marta Mata	C/ Torroja nº 11
E.I.Santa Madre de las Maravillas	C/ Guanabacoa nº 4
Casa de los Niños Colorines	Avenida de España nº 66
Casa de los Niños El Duende	Avenida Juan Carlos I nº 26
Casa de los Niños Acuarela	Avenida de los Ángeles nº 26

Centro Cultural	Dirección
Teatro Federico García Lorca	Calle Ramón y Cajal nº 22
Sala Ático	Calle Madrid nº 54
Conservatorio Profesional de Música	Avenida de las Arcas del Agua nº 1
Escuela de Música Maestro Gombau	Avenida de las Ciudades nº 37
Centro de poesía José Hierro	C/ José Hierro nº 7
Biblioteca Ricardo de la Vega	C/ Calvario nº 3
Biblioteca Sector III Jorge Luis Borges	Vereda del Camuerzo nº 01
Biblioteca El Bercial Martín Gaité	Avenida de Buenos Aires nº 2
C.C. Juan de La Cierva	Plaza de las provincias

Centro Sanitario	Dirección
Hospital Universitario de Getafe	Ctra.A42 km 12,5
Cruz Roja de Getafe	Avenida Reyes Católicos nº 35
C.S. Juan de la Cierva	C/ Aviador de Francisco nº10
C.S.Las Margaritas	C/ Madrid nº 127
C.S.El Greco	Avenida Reyes Católicos nº 37
C.S.del Sector III	Avenida Juan Carlos I, nº 1
C.S.Sánchez Morate	C/ Sánchez Morate nº12
C.S.Los Ángeles	Avenida de los Ángeles nº 57
C.S.Bercial	Avenida del Parque nº 12
C.S.Perales del Río	C/ Campos de Castilla nº 2
C.S.Las Ciudades	C/ Palestina s/n
C.S.El Gurullero	Avenida de los Arces

3.- Autoridad responsable

De acuerdo con las atribuciones competenciales que establece el Art.4.4b de la Ley del Ruido es el Ayuntamiento el competente en la elaboración y aprobación del Plan de Acción contra el Ruido de la Aglomeración. Este Plan de Acción es necesario para controlar y minimizar el clima sonoro existente en la ciudad, prestando especial atención a aquellos puntos críticos en base a las diferentes fuentes identificadas y su relación con los objetivos de calidad acústica.

La autoridad responsable para la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido del Término Municipal de Getafe es el Ayuntamiento de Getafe. La coordinación de los trabajos necesarios para la realización del Mapa Estratégico de Ruido la ha asumido la Delegación de Mantenimiento, Limpieza, Medio Ambiente, Desarrollo sostenible y Jardines, a través del Departamento de Medio Ambiente. Para ello ha contado con la colaboración de la mercantil Acústica y Telecomunicaciones S.L.

El Ayuntamiento de Getafe es el responsable de poner a disposición pública la información obtenida en el Plan de Acción contra el Ruido de la ciudad e informar, una vez aprobado el mismo, de los niveles sonoros a los que están expuestos sus ciudadanos.

4.- Contexto jurídico

Para la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido se ha tenido en cuenta la legislación tanto a nivel europeo, estatal, autonómico y local. A continuación se indican las normativas de referencia para la preparación de los planes de acción, las cuales han sido tenidas en cuenta en la elaboración y redacción del presente documento:

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, de evaluación y gestión del ruido ambiental, publicada en el Diario Oficial nº L 189 de 18 de julio de 2002.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido, publicada en el Boletín oficial del Estado de 18 de noviembre de 2003.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, publicado en el Boletín oficial del estado de 17 de diciembre de 2005.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, publicado en el Boletín del estado de 23 de octubre de 2007.
- Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido en lo referente a

zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, publicado en el Boletín del estado de 26 de julio de 2012.

- Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid con fecha 22 de marzo de 2012.
- Ordenanza general de protección del medio ambiente del municipio de Getafe (publicada en Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 30 de junio de 2004).

5.- Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE

La legislación de aplicación en materia de contaminación acústica establece los valores límite y los objetivos de calidad acústica aplicables a cada una de las áreas acústicas afectadas.

Los valores límite establecidos como objetivos de calidad acústica, se corresponden con los niveles fijados en la Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del ANEXO II. Objetivos de Calidad Acústica, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Los límites establecidos en dicha tabla son aplicables a zonas urbanizadas existentes. Para las zonas urbanizables hay que restarle 5 dB(A) a cada índice de ruido. En las zonas tranquilas de las aglomeraciones y en campo abierto también se debe restar 5 dB(A) a cada índice de ruido, con el objeto de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

Tipo de área acústica		Índices de Ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)
g	Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Pendiente calificación	Pendiente calificación	Pendiente calificación

(1): En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2): En el límite de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4m

Seguendo la definición del Real Decreto 1367/2007, un área urbanizada existente es “la superficie del territorio” que sea área urbanizada antes de la entrada en vigor de este real decreto”; y un área urbanizada es “la superficie de territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población entendiéndose que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento”.

Por último, un nuevo desarrollo urbanístico es “ la superficie del territorio en situación de suelo rural para la que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevén o permiten su paso a la situación de suelo urbanizado, mediante las correspondientes actuaciones de urbanización, así como la del suelo ya urbanizado que esté sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización”.

En la zonificación acústica de Getafe se han definido dos áreas de tipo g) Espacios naturales que requieren una especial protección contra la contaminación acústica, como son las áreas G01- Cerro de los Ángeles-Lagunas de Horna, y G02-Parque Regional del Sureste. Se ha optado por dejar estos espacios pendientes de calificación por la razón siguiente:

- El Parque Regional del Sureste trasciende el término municipal de Getafe y la competencia de regulación corresponde a la Comunidad de Madrid y esta no ha fijado objetivos de calidad acústica para los espacios naturales. Por coherencia y analogía de uso con el Parque Regional del Sureste se determina no fijar objetivos de calidad para el área G01-Cerro de los Ángeles-Lagunas de Horna a pesar que la competencia de regulación pertenece al ayuntamiento de Getafe.

6.- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.

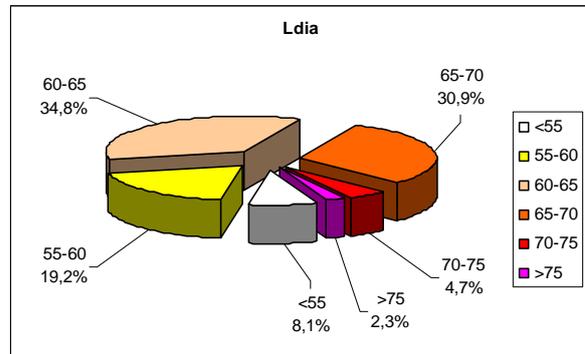
6.1.- Resumen de la población expuesta al ruido

Los cálculos de exposición al ruido, tanto en número de habitantes como en porcentaje, se han realizado considerando 174.613 habitantes como la población total de la aglomeración. En los apartados siguientes se muestran en forma de tablas y gráficos los niveles globales de la población afectada para la suma de todas las fuentes(denominado Ruido Total) de ruido evaluadas según los indicadores recogidos en la Directiva europea 2002/49/CE y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido evaluando los parámetros L_{día}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}.



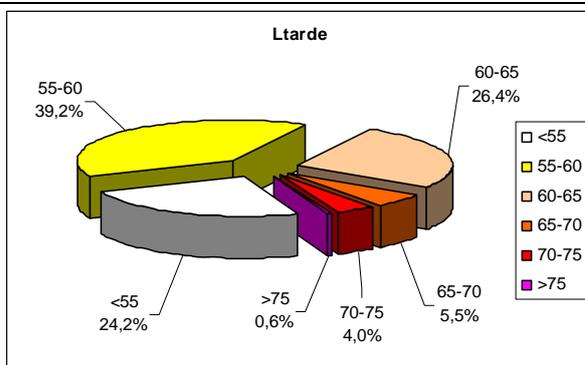
Resultados del Ruido Total

Ldía		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	141,48	8,1
55-60	335,53	19,2
60-65	608,40	34,8
65-70	539,19	30,9
70-75	81,64	4,7
>75	39,89	2,3



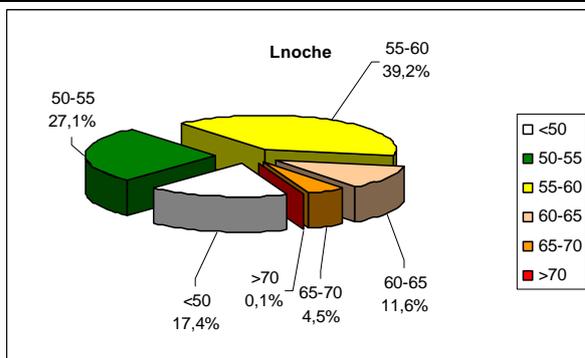
TOTAL	1.746,13	100
--------------	-----------------	------------

Ltarde		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	423,27	24,2
55-60	684,90	39,2
60-65	460,97	26,4
65-70	96,62	5,5
70-75	70,02	4,0
>75	10,35	0,6



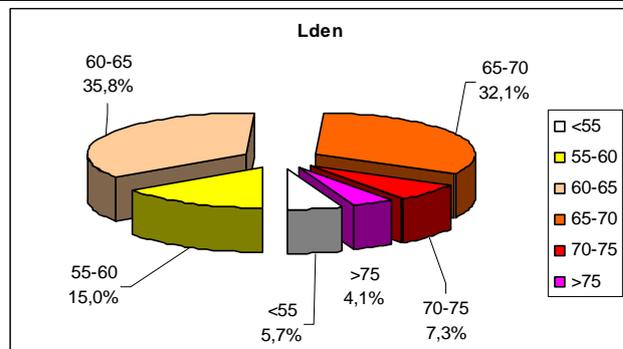
TOTAL	1.746,13	100
--------------	-----------------	------------

Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	304,51	17,4
50-55	472,44	27,1
55-60	684,57	39,2
60-65	202,95	11,6
65-70	79,25	4,5
>70	2,41	0,1



TOTAL	1.746,13	100
--------------	-----------------	------------

Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	98,95	5,7
55-60	262,56	15,0
60-65	625,50	35,8
65-70	560,78	32,1
70-75	127,61	7,3
>75	70,73	4,1



TOTAL	1.746,13	100
--------------	-----------------	------------

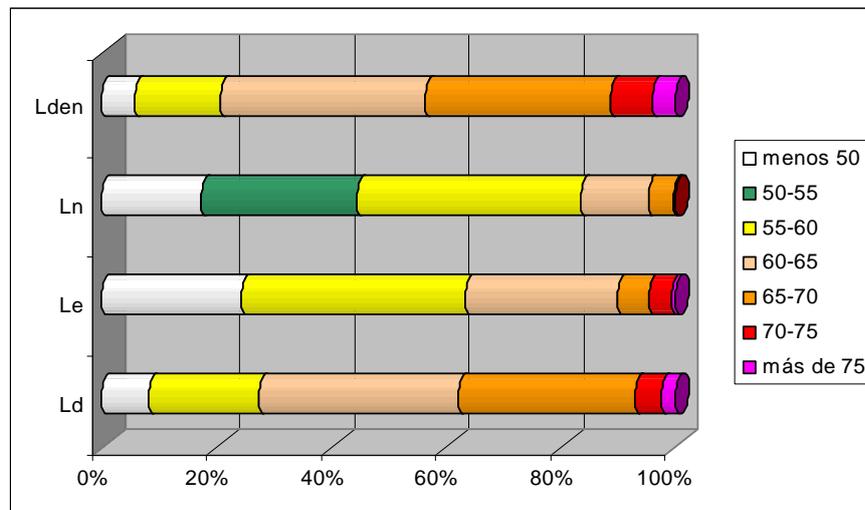
Los resultados obtenidos para la suma de todas las fuentes de ruido, como son el tráfico viario, el tráfico ferroviario y el ruido industrial es lo que se denomina Ruido Total cuyos resultados se expresan a continuación:

Número estimado de personas, expresado en centenas, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	141,48		335,5	608,4	539,19	81,64	39,89
Le	423,27		684,9	460,97	96,62	70,02	10,35
Ln	304,51	472,44	684,6	202,95	79,25		2,41
Lden	98,95		262,6	625,5	560,78	127,61	70,73

Para los índices Ld, Le y Lden se indica la estimación de la población expuesta a niveles inferiores a 55 dB(A)

Para el índice Ln se indica la estimación de la población expuesta a niveles superiores a 70 dB

A partir de los datos obtenidos se arrojan unos resultados de población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad para el indicador Ld de un 37,8%, para el indicador Le de un 10,1% y para el indicador Ln de un 55,5%.



7.- Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública

El mapa estratégico de ruido se sometió a información pública en el BOCM nº 50 de la CAM de fecha 28 de febrero de 2014 por un período de un mes tal y como se estableció en Junta de Gobierno de fecha 12 de febrero de 2014. No se presentó alegación alguna durante la exposición pública. La aprobación definitiva en Junta de Gobierno de fecha 15 de abril de 2014.

8.- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.

El Ayuntamiento de Getafe realizó en fecha Abril de 2003 un estudio acústico dentro de su Plan General de Ordenación Urbana que centraba su actuación en el término municipal de Getafe para dar cumplimiento al Decreto 78/99 de Regulación del Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid vigente en aquella época. También se realizó el citado estudio acústico a requerimiento del Informe de fecha 27 de diciembre de 2002 (Registro de salida Ref.10/000025.4/03 de fecha 02-01-2003) referente a la Adaptación de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Getafe a la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la CAM: Protección de la contaminación acústica emitido por la Comunidad Autónoma de Madrid.

Atendiendo a estos requerimientos y a la voluntad del propio consistorio de conocer la situación acústica del municipio, el ayuntamiento elaboró la zonificación acústica y efectuó mediciones sonométricas del mismo. Sin embargo, se consideró necesario complementar este estudio con modelos matemáticos que permitieran realizar prognosis sobre la evolución del medio ambiente acústico de Getafe. Utilizando dichos modelos, se establecieron dos objetivos principales:

1. Conocer la situación acústica de las áreas a fecha de abril de 2003.
2. Predecir la situación acústica del término municipal para una fecha futura de referencia, estableciéndose el año 2010 como año de referencia

Con estas premisas el objetivo final fue ayudar a las decisiones de planeamiento asociadas al Plan General teniendo en cuenta los posibles problemas de ruido que pudiesen existir, a fin de asegurar la máxima calidad de vida en el municipio.

El Ayuntamiento de Getafe promulgó en el año 2004 la Ordenanza general de protección del medio ambiente del municipio de Getafe (publicada en Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 30 de junio de 2004). En el Título III Protección de la atmósfera frente a la contaminación por formas de energía, viene todo lo relativo a la contaminación acústica concretamente en los Capítulos del I al IV. En el año 2014 se está trabajando para la actualización de la Ordenanza vigente y con fecha 10 de Septiembre de 2014 se ha aprobado inicialmente por el Ayuntamiento Pleno la nueva Ordenanza general de protección del medio ambiente del municipio de Getafe.

Con fecha 29 de Agosto de 2013 se firma el Contrato Administrativo para la realización del Contrato de Servicio para la Elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Término Municipal de Getafe, entre la mercantil Acústica y Telecomunicaciones S.L (ACUSTTEL) y el Ayuntamiento de Getafe, haciendo la entrega de la documentación final en Diciembre de 2013.

Con fecha 30 de Mayo de 2014 se firma el Contrato Administrativo para la realización del Contrato Menor de Servicio para la Elaboración del Plan de Acción contra el Ruido del término municipal de Getafe, entre la mercantil Acústica y Telecomunicaciones S.L (ACUSTTEL) y el Ayuntamiento de Getafe.

9.- Objetivos generales del Plan de Acción

Los objetivos generales que se pretenden conseguir son los siguientes:

- Actuar de manera continuada en la reducción de la contaminación acústica en el municipio de Getafe, mejorando la calidad de vida de todos sus ciudadanos y respetando en todo momento la legislación vigente que sea de aplicación.
- Identificar las actuaciones más prioritarias y las áreas más conflictivas del término municipal, de forma que se establezcan las medidas preventivas y correctivas oportunas en caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Afrontar de manera global actuaciones concernientes a la contaminación acústica que permitan gestionar de un modo integral la problemática del ruido.
- Proteger las zonas tranquilas contra el aumento de la contaminación acústica.

Para alcanzar estas metas, en el Plan de Acción, se proponen diversas líneas estratégicas y medidas orientadas a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos y se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros de trabajo, lúdicos, comerciales y educativos con el menor impacto acústico posible.

- Mejorar la movilidad en la ciudad reduciendo el uso de vehículo privado y optimizando la movilidad en transporte público, bicicleta o a pie, para reducir el impacto acústico generado.
- Reducir progresivamente el tráfico en las vías por afección por ruido encima de los valores límite de la ciudad de Getafe, a través de la dotación de recorridos alternativos, mejorando las condiciones residenciales de los vecinos.
- Promocionar el uso racional del vehículo privado con campañas de sensibilización y la concesión de ventajas de diversa índole.
- Proponer medidas preventivas y correctivas para reducir el impacto sonoro en aquellas áreas del municipio que presenten índices de ruido excesivos.
- Impulsar el respecto al medio ambiente, potenciando el empleo de tecnologías que minimicen las emisiones acústicas y ruidos contaminantes.
- Promover la mejora de la calidad de los equipamientos y las infraestructuras, así como del aislamiento acústico de la envolvente de edificaciones públicas y privadas.
- Establecer las actuaciones administrativas de control y gestión necesarias para garantizar el cumplimiento de lo establecido en las normativas y en la legislación ambiental.

10.- Actuaciones previstas para los próximos cinco años

Teniendo en cuenta el diagnóstico de la situación actual, desde el punto de vista territorial, de fuentes de ruido y partiendo de una visión global del ruido y su gestión en el término municipal de Getafe para conseguir mejorar la calidad acústica, se ha diseñado un Programa de Actuación con un horizonte temporal a cinco años, orientado principalmente a:

- Hacer frente a las principales fuentes de ruido del término municipal utilizando la estrategia más adecuada: cambio del modelo de movilidad, medidas infraestructurales, medidas tecnológicas, planificación de actividades, planificación urbanística, etc.
- Actuar para disminuir los niveles de ruido en las zonas de superación prioritarias y preservar las zonas tranquilas y sensibles del aumento de la contaminación acústica.
- Implicar a los agentes generadores de ruido y a la ciudadanía en la colaboración para la disminución de la contaminación acústica, a través de la sensibilización, información y educación para continuar trabajando en el aumento de la conciencia ambiental.
- Trabajar en la coordinación de los agentes municipales implicados en la gestión del ruido y hacer del Ayuntamiento un referente en buenas prácticas para la minoración de la contaminación acústica.
- Disponer de información sobre la evolución de la calidad acústica del término municipal y conocer la efectividad de las acciones efectuadas.

El Programa de Actuación tiene como finalidad desarrollar políticas encaminadas a mejorar la calidad acústica del término municipal de Getafe unificando criterios y formas de entender e integrar el ruido como variable indispensable para conseguir el desarrollo sostenible del municipio.

Este Programa de Actuación, que actúa principalmente sobre la movilidad, el planeamiento, los servicios y las actividades de todo tipo de la ciudad, se caracteriza por ser un Programa:

- Integral, pues considera todas las fuentes de ruido, tanto las que contribuyen al ruido de fondo, como las que son fuentes de ruido más puntuales, poniendo más énfasis en las que tienen una mayor contribución a la contaminación acústica y pueden generar una mayor molestia a los ciudadanos.
- Transversal, pues considera todos los agentes implicados en la generación, gestión y control del ruido, integrando la administración municipal, asociaciones o colectivos de empresarios y la ciudadanía.
- Global, ya que actúa sobre la contaminación acústica desde todos los frentes: prevención, corrección, control, planificación, coordinación, información, educación, participación e implicación.
- Ejemplarizando, al poner como referencia al propio Ayuntamiento en la gestión de los servicios municipales.

Las líneas estratégicas definidas por el Ayuntamiento de Getafe en el Programa de Actuación son:

Línea estratégica L1: Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte

OBJETIVO: Actuar sobre la movilidad, la configuración de la vías de transporte, las actividades puntuales y/o temporales realizadas en la vía pública para reducir el impacto de los focos de ruido sobre el espacio urbano en general y sobre las zonas de superación prioritarias así como proteger las zonas tranquilas y sensibles de la ciudad.

Línea estratégica L2: Potenciar la incorporación de criterios acústicos sobre la planificación y ordenación del territorio

OBJETIVO: Introducir el concepto de zonificación acústica como un elemento a considerar tanto en la planificación del término municipal, ya sea en zonas de nueva urbanización o construcción como en zonas de transformación urbanística, como en la gestión de todas las actividades desarrolladas en la ciudad y actuar sobre los elementos de transmisión del ruido con tal de mejorar la calidad acústica de los espacios interiores.

Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido

OBJETIVO: La tercera línea estratégica centra sus objetivos en la modificación de los hábitos de conducta de los ciudadanos. Para ello, los programas de actuación hacen uso de tres herramientas fundamentales:

- La educación ambiental
- La Administración como ejemplo de comportamiento
- La aplicación de beneficios económicos para los ciudadanos más comprometidos

Con estas herramientas se pretende implicar y sensibilizar a los agentes involucrados en la generación de ruido, la comunidad escolar y la ciudadanía en general a través de su colaboración y participación en acciones en materia de contaminación acústica y facilitar su acceso a la información relacionada con el ruido.

Línea estratégica L4: Mejora de la gestión municipal interna del ruido

OBJETIVO: Mejorar la comunicación y coordinación interna y externa del Ayuntamiento en materia de contaminación acústica, formar al personal e introducir criterios acústicos en la definición, planificación y ejecución de los servicios municipales.

Línea estratégica L5: Implantar y potenciar mecanismos para el control y conocimiento de la calidad acústica del municipio

OBJETIVO: Disponer de indicadores y sistemas para controlar el cumplimiento normativo en materia de contaminación acústica y la evolución de los niveles de ruido del término municipal que permitan realizar un seguimiento de la calidad acústica.

11.- Programa de Actuación

A continuación se describen los distintos programas de actuación desarrollados en el Plan de Acción:

Programa Actuación: L1.1. Desarrollo de superficies urbanas más silenciosas, mediante la sustitución progresiva de la calzada por asfalto reductor acústico y mantenimiento

Descripción	<p>Se propone como medida para la prevención y corrección de la contaminación acústica en las infraestructuras de transporte y en las calles del municipio las siguientes actuaciones sobre los pavimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento del empleo de asfaltos fonorreductores en nuevas vías y vías reacondicionadas Con esta medida se propone potenciar el uso de asfaltos silenciosos en la red viaria de Getafe. Dadas las características de estos tipos de pavimentos, es aconsejable su empleo en aquellas vías en las que el Mapa Estratégico de Ruido evidencia problemas de contaminación acústica y que pertenezcan a la red viaria principal, la red metropolitana y la red urbana, donde las velocidades de circulación son más elevadas. Asimismo han de contemplarse criterios acústicos a la hora de proyectar, adquirir y ejecutar elementos presentes en la calzada, tales como rejillas de ventilación o tapas de alcantarillado. En caso de emplearse asfaltos fonorreductores porosos, será necesario llevar a cabo un correcto mantenimiento de los mismos, ya que con el tiempo estos asfaltos se llegan a colmatar (los poros se rellenan con restos de neumáticos y suciedad), de manera que pierden su efectividad original. - Mantenimiento de pavimentos Se propone como medida de lucha contra el ruido que a la hora de planificar las campañas de asfaltado de la vía pública se dé prioridad a aquellas vías que, presentando deficiencias en el pavimento, el Mapa Estratégico de Ruido refleje problemas de afección sobre la población.
-------------	--

Programa Actuación: L1.2. Control y redistribución del tráfico rodado del casco urbano

Descripción	<p>Análisis de la movilidad de la población y estudio de las necesidades en cuanto a nuevos viales y redimensionamiento de la capacidad de calles actuales. Dar continuidad al Plan de movilidad urbana de Getafe.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L1.3. Categorización de viales según su velocidad

Descripción	<p>Se ha demostrado que la reducción de la velocidad influye notablemente en el ruido producido por el tráfico rodado. A medida que disminuye la velocidad se reduce el ruido aerodinámico y el ruido de rodadura; por ello se propone reducir el límite de velocidad categorizando los viales en función de sus necesidades acústicas y de movilidad de cada zona. Se proponen tres categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zona 30: Velocidad máxima 30 km/h - Zona 40: Velocidad máxima 40 km/h - Zona 50: Velocidad máxima 50 km/h <p>Con esta medida se pretende establecer un conjunto de actuaciones con el objetivo de reducir la velocidad media de circulación en el municipio de Getafe, y disminuir la contaminación acústica vinculada al tránsito vehicular.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L1.4. Limitación de la circulación de vehículos pesados por las calles del casco urbano en período nocturno

Descripción	<p>Las tareas de distribución de mercancías en una aglomeración son una de las actividades que más molestias por ruido provoca entre los ciudadanos. Esto tiene una explicación sencilla, ya que los vehículos destinados a estas labores son, en un alto porcentaje, vehículos pesados, cuya emisión sonora es muy superior a la de los vehículos ligeros. Además, estas actividades en muchos casos suelen hacerse en horario nocturno para no interferir en los horarios comerciales.</p> <p>Por ello mediante la limitación de circulación de vehículos pesados en horario nocturno (entre las 23 y las 7h) por las calles del casco urbano, se reduce una fuente de ruido que puede resultar molesta</p>
-------------	---

Programa Actuación: L1.5. Gestión para la instalación de pantallas acústicas en ejes viarios

Descripción	<p>Las pantallas acústicas actúan como elemento que impide o mitiga la transmisión del ruido a las zonas habitadas próximas a las grandes infraestructuras. El objetivo es disminuir el nivel de inmisión sonora provocado por las grandes infraestructuras en determinados puntos del término municipal.</p> <p>Las pantallas son elementos artificiales diseñados para interrumpir la propagación del sonido, y según sus propiedades, se clasifican en tres categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pantallas absorbentes, que destacan por su buen comportamiento frente a la absorción del sonido. • Pantallas aislantes, que destacan por sus características de aislamiento al ruido aéreo y por actuar por reflexión del sonido. • Pantallas mixtas, que combinan ambos comportamientos. <p>Las pantallas pueden ser de diversos materiales, como hormigón, madera, metálicas, metacrilato etc.</p> <p>En el proyecto de una pantalla acústica deben de tenerse en cuenta diversos factores, como la altura y longitud de las pantallas, los solapamientos, las propiedades acústicas, etc. Es fundamental realizar un estudio acústico previo a la ejecución del proyecto para definir todos estos parámetros en función de la reducción que se desee conseguir en las áreas sensibles a proteger. Se debe prestar especial atención durante la ejecución de las pantallas a no dejar huecos entre la pantalla y el suelo y entre los distintos paños de pantalla.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L1.6. Instalación de dispositivos que garantizan el cumplimiento de las limitaciones de velocidad

Descripción	<p>La medida propuesta pretende valorar la posibilidad de desarrollar un plan en el municipio de Getafe para la instalación de sistemas fijos que controlen la velocidad de circulación de los vehículos, con el fin de reducir de manera global la velocidad de tránsito por las vías urbanas.</p> <p>El principal componente del sistema de control de velocidad sería un cinemómetro, el cual funciona según un principio de medición homologado. Además del cinemómetro, el sistema incluiría una unidad de control que realizaría las mediciones necesarias para la detección, grabación y almacenamiento de las fotografías y de los datos de la infracción.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L1.7. Medidas de potenciación del transporte colectivo

Descripción	<p>Con la aplicación de esta actuación se pretende fomentar el transporte público para aumentar su uso y su efectividad evitando así el empleo masivo del vehículo privado en los desplazamientos urbanos. Esta acción provocará una disminución del tráfico rodado y con ello de los niveles de emisiones sonoras y de gases a la atmósfera. Las medidas estratégicas que aplicarán para su consecución son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integración del transporte público en las políticas urbanísticas. • Optimizar el servicio prestado: ampliación de rutas, horarios y frecuencia de paso; potencias los servicios nocturnos. • Priorizar la circulación de los autobuses urbanos: fomento del carril bus, preferencia de los autobuses que se incorporan tras una parada en las áreas de regulación semafórica. • Actuaciones para la mejora de la información sobre el servicio de autobuses. • Hacer un seguimiento, por no ser una competencia municipal, sobre la flota y valorar la mejora acústica aportada por la sustitución progresiva de los autobuses con motores tradicionales (diesel) por otros que tengan motores alternativos y más silenciosos. • Formación y sensibilización de los profesionales del sector sobre la conducción eficiente
-------------	--

Programa Actuación: L1.8. Fomentar el uso de transporte no motorizado como bicicletas

Descripción	<p>Con esta medida se intentará impulsar el medio de transporte alternativo por excelencia que es la bicicleta. El incremento del uso de la bicicleta conlleva la reducción del empleo del vehículo privado para desplazarse por la ciudad, con las consiguientes ventajas que ello supone, especialmente desde el punto de vista acústico. Las medidas para fomentar este tipo de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la movilidad del ciclista fomentando el incremento del número de kilómetros de carril bici existentes en el término municipal de Getafe, consolidando una red segura y funcional y fomentando la creación de una red mallada con múltiples itinerarios longitudinales y transversales. • Potenciación del Servicio Municipal de Alquiler de bicicletas Gbici. • Aumentar el número de aparcamientos para bicicleta en zonas especialmente sensibles (universidades, colegios, polideportivos, zonas de ocio y cultura ...) • Incrementar el número de vías con preferencia para ciclistas análogamente a lo que ocurre con el carril bus, impulsando las llamadas "ciclocalles".
-------------	--

Programa Actuación: L1.9. Fomentar los desplazamientos a pie

Descripción	<p>Con esta medida se propone potenciar el transporte a pie en el municipio. Para ello se establecen una serie de directrices para el desarrollo de la medida, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la creación de áreas y calles peatonales: La propuesta general es seguir potenciando y ampliando los espacios peatonales, como medida clave para fomentar la movilidad peatonal en los desplazamientos internos dentro de la ciudad. • Potenciar la creación de itinerarios peatonales: Además de las actuaciones basadas en la creación de entornos peatonales, otra alternativa para mejorar la movilidad a pie en el municipio es la planificación de los itinerarios que configura la red peatonal, con un nivel de mayor calidad que el formado por las tradicionales aceras. Los itinerarios peatonales proporcionan la conectividad necesaria para la configuración de la red peatonal, ligando entre sí las distintas áreas peatonales.
-------------	--

Programa Actuación: L1.10. Zona treinta en las proximidades de los edificios educativos y hospitalarios

Descripción

Los edificios destinados a usos educativos, hospitalarios o culturales pueden necesitar de una protección mayor frente al ruido ya que en ellos se desarrollan actividades que requieren niveles bajos de ruido. Se propone definir como Zona 30 (es un vial en el que la velocidad está limitada a 30 km/h) los accesos a estos centros, de forma que se disminuirá el nivel de ruido generado por el tráfico rodado en la zona.

Programa Actuación: L1.11. Medidas de templado del tráfico

Descripción

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. En general, las que suelen considerarse propiamente de templado de tráfico consisten en actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas), el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de la calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc, que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, etc.

No obstante, la forma más eficaz de garantizar que en un área o elemento viario no se superarán determinados umbrales de intensidad o velocidad de circulación, es introducir estos como objetivos funcionales en el proyecto.

De esta forma, desde su concepción, la propia composición y organización de la red, la jerarquización de sus elementos, la localización y distancia entre intersecciones y conexiones con la red principal, la disposición y longitud de los tramos, la utilización de fondos de saco o de calles cerradas al tráfico, etc. pueden convertirse en verdaderos instrumentos del templado de tráfico.

Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentina o inesperadamente ante los conductores. Deben percibirse con la adecuada antelación, contar con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización.

Las medidas de templado de tráfico deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las paradas de autobús, el drenaje, los accesos a edificios y parcelas etc, y garantizar el acceso fácil de los servicios de emergencia.

Además se debe garantizar el acceso fácil de los vehículos de emergencia. En este sentido deberán respetarse las condiciones requeridas para el acceso y maniobrabilidad de los vehículos del Cuerpo de Bomberos establecidas en el CTE DB-SI.

Tipos de medidas

Hay ensayadas e implantadas una gran variedad de medidas para el templado del tráfico efectivas desde el punto de vista acústico. Las más comunes son las siguientes:

- Reductores de velocidad (badenes y elevaciones de la calzada).
- Estrechamientos.
- Cambios de alineación.
- Franjas transversales de alerta.
- Obstáculos en intersecciones.
- Puertas.
- Cambios en el pavimento.
- Introducción de vegetación.

Programa Actuación: L1.12.Cooperación en las medidas de acondicionamiento frente al ruido en vías de la red viaria principal que bordea áreas urbanas residenciales

Descripción	<p>A pesar de no ser una competencia local el Ayuntamiento de Getafe quiere cooperar y en la medida de lo posible gestionar las actuaciones que otras Administraciones como la autonómica y nacional puedan desarrollar para la implantación de las medidas correctoras en el entorno de infraestructuras de transporte. Estas acciones correctivas para reducir el ruido producido por los vehículos automóviles en su camino de propagación utilizan la topografía del entorno de dos formas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilización de la topología de terreno Dentro de esta categoría se incluyen las medidas que utilizan o corrigen la topología del terreno para construir barrera físicas para interrumpir la propagación del sonido. Las principales son: <ul style="list-style-type: none"> - La construcción en trinchera - La construcción de diques de tierra en los bordes de la vía. - La construcción en túnel. <p>Se recomienda realizar estudios acústicos previos a las intervenciones con el objeto de proyectar convenientemente las características de las medias: alturas, longitudes, distancias a la vía etc. Las construcciones en trinchera y de diques de tierra no resultan adecuadas en el interior de áreas urbanas por la disponibilidad de espacio y la barrera física que suponen. Este tipo de construcciones se recomienda acondicionarlas con vegetación para incrementar la absorción acústica de las superficies.</p> <p>En el caso de las construcciones de túneles hay que considerar que en el entorno próximo a las bocas hay concentración de ruido, lo cual hace que cuando haya usos sensibles cercanos sea preciso acondicionar las bocas con materiales fonoabsorbentes y otras soluciones acústicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bandas vegetales y pantallas de arbolado Esta medida consiste en incluir, bien individualmente, o bien en combinación con otra medida correctora, bandas de vegetación y/o concentraciones de arbolado de hoja perenne en los bordes de la vía objeto de aislar y absorber el sonido de la vía en su camino de propagación. El arbolado demanda gran ocupación de espacio, por lo que es recomendable prever estas áreas desde la fase de planeamiento.
-------------	---

Programa Actuación: L1.13.Cooperación en las medidas para la reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril.

Descripción	<p>A pesar de no ser una competencia local el Ayuntamiento de Getafe quiere cooperar y en la medida de lo posible gestionar las actuaciones que otras Administraciones como la autonómica y nacional puedan desarrollar para la reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril. Como primer paso para proteger a la población frente al ruido ambiental originado por el ferrocarril, se propone la recopilación de los mapas, estudios, planes y proyectos de ruido y vibraciones que se hayan realizado en el pasado o que estén previstos en el entorno de la red ferroviaria. Con toda esta información , junto con la representada en el Mapa Estratégico de Ruido de Getafe, se estará en condiciones de analizar en detalle las posibles líneas de actuación, que se pueden emprender y estar en disposición de dar traslado a los organismos competentes, con el objeto de minimizar la afección acústica originada.</p> <p>También se podrá instar a dichos organismos sobre la posibilidad de que se desarrollen las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atenuar y minimizar el ruido provocado por las máquinas mediante la implantación de sistemas de frenado menos ruidosos, retiro de la maquinaria obsoleta y antigua y clasificación de los trenes con una etiqueta acústica en función de los niveles sonoros emitidos. • Realizar un mantenimiento periódico de las vías con el fin de conservarlas en perfecto estado, eliminando las corrugaciones con trenes amoladores, e instalando asentimientos antivibratorios. • Mejorar la gestión del tráfico ferroviario para la cual se puede proponer: <ul style="list-style-type: none"> - Estudios de viabilidad sobre la ejecución de circunvalaciones para los trenes de paso. - Estudios de posibles soterramientos del ferrocarril en determinadas zonas de la ciudad. - Redistribución de los horarios y servicios, disminuyendo la actividad nocturna.
-------------	---



Programa Actuación: L1.14.Reducción del impacto acústico originado por las grandes infraestructuras viarias.

Descripción	<p>La red viaria principal se caracteriza por estar diseñada para soportar intensidades medias diarias de tráfico elevadas y para poder circular a velocidades altas. Estos dos factores son muy perjudiciales en términos del ruido ambiental generado en estas infraestructuras. Los Mapas Estratégicos de Ruido de una aglomeración muestran que, en general, en el entorno próximo a una infraestructura de la red principal se alcanzan niveles muy superiores a 65 dB(A) durante el día y a 55 dB(A) durante la noche. Cuando en las cercanías a estas vías hay presencia de edificios residenciales u otros usos sensibles, los porcentajes de población afectada por ruido se disparan. Independientemente de quién sea la administración competente de las infraestructuras de la red principal, el conjunto de las medidas de acondicionamiento frente al ruido deben preverse desde el planeamiento urbanístico.</p> <p>Esta medida trata sobre las intenciones del Ayuntamiento de Getafe de defender los intereses de los ciudadanos frente a los problemas derivados de las grandes infraestructuras viarias, competencia de la Dirección General de Carreteras y de otras administraciones, debido al gran volumen de tráfico rodado que soportan dichas vías. El objetivo a conseguir por parte del Ayuntamiento de Getafe de minimizar el impacto acústico generado sobre las población por el tráfico rodado de estos grandes ejes viarios, colaborando con los organismos encargados de la gestión de dichas infraestructuras.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L1.15. Instalación de puntos de carga eléctrica en los parkings.

Descripción	<p>Los motores eléctricos son más silenciosos que los motores de combustión o explosión. Por este motivo, se podrán reducir los niveles de ruido ambiental promoviendo la renovación del parque automovilístico por otra más silencioso.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L2.1. Consideración de la variable acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico del municipio

Descripción	<p>Los instrumentos de planeamiento urbanístico tienen por objeto la ordenación del uso del suelo y la regulación de las condiciones para su transformación o conservación, es decir, forman parte de la ordenación del territorio.</p> <p>Desde el punto de vista del impacto acústico sobre las personas, los instrumentos de planeamiento urbanístico juegan un papel directo y muy importante para su protección, puesto que ordenan y gestionan los usos del suelo y su distribución.</p> <p>Con este programa se pretende que en los nuevos planeamientos urbanísticos se tenga en cuenta la variable acústica en la toma de decisiones según lo exigido en la normativa vigente, y la mejor forma de conseguirlo es mediante la exigencia de un contenido mínimo en materia acústica que acompañe a los instrumentos de planeamiento en su tramitación.</p> <p>Por ello, sería adecuado incluir como un anejo de obligado cumplimiento para la tramitación tanto en instrumentos promovidas por las entidades públicas como en aquellos instrumentos de iniciativa privada.</p> <p>Mediante la inclusión del informe acústico asociado a la figura del planeamiento en cuestión, se consigue garantizar la máxima protección acústica de las zonas incluidas en dicho desarrollo.</p>
-------------	--



Programa Actuación: L2.2.Propuestas del PGOU relativas a movilidad e infraestructuras de transporte

Descripción	<p>El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) es un instrumento de planeamiento urbanístico general cuyo objeto es establecer la ordenación general del término municipal. En consecuencia, el PGOU establece las directrices generales en cuanto a la distribución y ordenación del municipio, gestionando los usos del suelo y, por tanto, la relación entre los mismo.</p> <p>Mediante este programa se pretende dotar al PGOU de un contenido que tenga consecuencias positivas sobre el impacto acústico generado por el desarrollo de la ciudad. Teniendo en cuenta que el desarrollo de una ciudad implica, entre otras muchas consideraciones, nuevas infraestructuras y nueva ordenación de tráfico, se debe aprovechar la oportunidad para incluir condicionantes que incentiven la protección contra la contaminación acústica de las áreas sensibles (viviendas, hospitales, colegios, etc) frente al ruido generado especialmente por el tráfico rodado.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L2.3. Ordenación estratégica de usos del suelo

Descripción	<p>En las zonas de nueva urbanización se tendrá en cuenta la distribución de los distintos usos del suelo con el fin de compatibilizar las futuras actividades y cumplir con los objetivos de calidad acústica establecidos en la ley.</p> <p>Se propone estructurar los usos interponiendo los industriales y comerciales entre los grandes viales y las zonas residenciales, así se consigue aumentar la distancia y generar una barrera de protección arquitectónica entre las fuentes principales y los receptores.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L2.4.Evitar el modelo de ciudad difuso, dando prioridad al desarrollo urbanístico compacto en las urbanizaciones futuras y el desarrollo del casco urbano.

Descripción	<p>Con esta iniciativa se pretende evitar el modelo de ciudad difuso, dando prioridad al desarrollo urbanístico compacto en las urbanizaciones futuras y el desarrollo del casco urbano. Para ello ha de tenerse en cuenta un conjunto de criterios comunes a aplicar en los nuevos proyectos de urbanización y reurbanización de calles y barrios del municipio de Getafe, con el objeto de mejorar el diseño de la sección tipo de las calles y la morfología del trazado urbano, así como de reducir la contaminación acústica asociada al tránsito de vehículos por las vías.</p> <p>Las medidas de carácter general que se contemplan en los nuevos proyectos de urbanización y reurbanización son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ponderar el espacio de circulación de los peatones con soluciones como el ensanchamiento de las aceras.• Valorar aspectos como la limitación de la anchura de las vías y la reducción del número de carriles para tráfico rodado en el diseño de la sección de las calles.• Contemplar en el dimensionamiento de las calles la posible inclusión de carril-bici.• Evaluar los cruces con otras calles y la adopción de soluciones de diseño que mejoren el tránsito vehicular.• Analizar el flujo de peatones y de tráfico rodado y, en base al análisis, estudiar las zonas de aparcamiento y el número de plazas en las áreas de actuación.• Estimar en los proyectos la creación o la ampliación del carril bus.• Estudiar en la fase de proyecto alternativas de redistribución del tráfico rodado a vías y zonas colindantes.
-------------	--

Programa Actuación: L2.5. Consideración de la variable acústica en el diseño de la sección transversal de las vías.

Descripción	<p>En el diseño de la sección transversal de una vía se definen los elementos habituales de la sección según las funciones que cumple cada vía, su nivel de articulación con el entorno, su capacidad etc., de modo que la elección de la sección transversal constituye la principal decisión en el proceso de proyecto de vías en áreas urbanizadas.</p> <p>Una de las tareas principales del proyectista es tratar de conjugar mediante la adecuada elección de la sección transversal de cada tramo, los factores característicos de diseño de la vía con otras variables, como el ruido ambiental estimado para el nuevo diseño de vía y el grado de cumplimiento de la normativa acústica de aplicación.</p> <p>Como factores característicos a tener en cuenta en la elección de la sección transversal deben considerarse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La clase de vía, el itinerario al que pertenece y su velocidad de referencia. • Las intensidades de tráfico rodado y peatonal previstas. • La configuración física, los usos del suelo y la edificación en su entorno. • El trazado de los servicios infraestructurales a disponer. • La posible necesidad de ampliación o modificación en el futuro. <p>Como factor acústico se debe contemplar la estimación de los niveles sonoros en los límites de la vía y en la línea de edificación para los indicadores Ld, Le, Ln y Lden.</p> <p>Se mencionan para los principales elementos de la sección transversal de una vía varias recomendaciones de diseño a tener en cuenta que reducen la generación y propagación del sonido debido al tráfico rodado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Carriles de circulación rodada 2) Aceras 3) Medianas 4) Bandas de estacionamiento
-------------	--

Programa Actuación: L2.6. Consideración de la variable acústica en el diseño en planta y perfil longitudinal de las vías.

Descripción	<p>La generación y propagación de ruido por tráfico rodado y su impacto en el entorno urbano dependen en gran medida de la configuración física de las vías y, particularmente, de su planta y perfil.</p> <p>A este respecto, se considera que la mejor manera de garantizar el cumplimiento de los niveles sonoros es utilizar unos trazados y perfiles longitudinales que sean capaces, por si solos, de reducir significativamente el impacto sonoro de la vía, lo que implica considerar esta reducción como un objetivo concreto del proyecto. Los principales criterios a considerar en el diseño de los trazados en planta y longitudinal son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Análisis de distancias mínimas de los usos de la vía 2) Diseño en planta 3) Pendientes
-------------	---



Programa Actuación: L2.7. Aumento de la red de Carril Bici y creación de parkings para bicicletas.

Descripción

El carril bici es existente y vigente en la actualidad y el objetivo es extenderlo con el uso compartido con peatones y vehículos creando mas kilómetros de red.de carril-bici. Un modo de potenciar la utilización de la bicicleta, es la ubicación de aparcamientos para estas. Estos elementos, se deberán situar en aquellos puntos de atracción de usuarios de bicicletas

Programa Actuación: L2.8.Creación de más calles peatonales(Cierre del Casco Urbano)

Descripción

Se propone establecer medidas orientadas a la limitación del tránsito de vehículos en ciertas vías del centro de la ciudad y zonas residenciales de los barrios la Alhóndiga, El Bercial , Sector III y Getafe Norte, ya sea total o parcialmente. Esta medida no sólo aporta mejoras acústicas, sino que también contribuye a la conservación del centro histórico y al bienestar de sus vecinos y transeúntes. Para llevar a cabo esta medida se proponen las siguientes acciones:

- Peatonalizar o restringir parcialmente el tráfico en calles del centro histórico
- Establecer los mecanismos de intervención para reducir la intensidad de los vehículos que circulan por el centro histórico y la reducción de la ocupación de suelo ocasionada por los vehículos estacionados.
- Estudiar la viabilidad y la oportunidad de instalar bolardos y otros dispositivos para el control del acceso de vehículos a calles de tránsito restringido.
- Velar por el cumplimiento de los horarios establecidos para acceso especiales de carga y descarga y autoabastecimiento en el centro de la ciudad.
- Señalar las zonas de acceso limitado convenientemente.
- Gestionar eficientemente en las áreas de actuación asuntos como los accesos a garajes, la circulación de servicios de urgencias y taxis, acceso de personas con discapacidad, accesos a obras, etc.

Programa Actuación: L2.9. Ampliación de aceras mediante el estrechamiento de calzadas y sustitución de adoquinado.

Descripción

Mediante la ampliación de aceras se pretende devolver espacio al peatón, ampliar espacio para otros equipamientos y reservar espacio para el carril bici. El estrechamiento de la calzada implica una reducción de los niveles de emisión sonora.

El adoquinado es un tipo de pavimento que se localiza principalmente en el calles del centro histórico de la ciudad, como es el caso de Getafe, que se caracterizan por ser estrechas, sinuosas e irregulares, características por las que la velocidad de circulación es baja.

A pesar de que en estas zonas la mayor contribución a los niveles ambientales es debida al ruido motor, al tratarse de un pavimento muy irregular aumenta el ruido de rodadura por el golpeo de los neumáticos.

Se propone sustituir el pavimento actual de piedras de adoquines con nuevas soluciones más silenciosas que no varíen el paisaje urbano.

Programa Actuación: L2.10. Medidas especiales para la protección de espacios naturales y zonas tranquilas del término municipal.

Descripción	<p>La protección y preservación de zonas tranquilas debe ser uno de los objetivos del Plan de Acción, ya que esta protección se encuentra recogida expresamente en la normativa, tanto estatal como autonómica, cuando hacer referencia a los objetivos de un Plan de Acción.</p> <p>Para que una zona sea susceptible de ser declarada como zona tranquila debe cumplir unos requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tener una superficie que le permita disponer de su ambiente sonoro interno sin influencia acústica destacable de los focos del entorno. • Ser de uso público y de acceso libre. • Tener un uso o características que conlleven la necesidad o el interés de disponer de un ambiente sonoro tranquilo: parques urbanos destinados al esparcimiento, corredores naturales, ZEPAS, LICs, espacios naturales, etc. • Ser objeto de protección acústica por parte del municipio y con posibilidades realistas de consecución de los niveles objetivo.
-------------	---

Programa Actuación: L2.11. Medidas de planificación urbanística de áreas industriales.

Descripción	<p>Las áreas de tipo b) industriales están en muchas ocasiones rodeadas de zonas residenciales e incluso de zonas de alta sensibilidad acústica. Esta circunstancia no es recomendable desde el punto de vista acústico. Para evitar este tipo de conflictos es aconsejable actuar desde el planeamiento contemplando localizaciones adecuadas y zonas de transición acústica y desde la corrección de problemas ya generados mediante la reordenación de suelo industrial.</p> <p>Las propuestas en materia de planificación de áreas industriales se basan en :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Delimitar áreas predominantemente industriales para así facilitar la zonificación acústicas, y se puedan cumplir los objetivos de calidad acústica 2) Ayudas económicas o fiscales para el asentamiento de nuevas industrias o industrias que se encuentran dentro del casco urbano, en las áreas industriales o en suelos no urbanizables.
-------------	---

Programa Actuación: L2.12. Aplicación de beneficios económicos y subvenciones para la ejecución de medidas de aislamiento en viviendas especialmente afectadas.

Descripción	<p>Desde la aprobación del Código Técnico de la Edificación se han hecho más estrictos los requerimientos en cuanto a aislamiento acústico que tienen que cumplir las nuevas edificaciones. Por ello hay que conseguir mejorar el nivel de inmisión a los que están sometidos los habitantes y se propone la sustitución de cristales y carpintería que actualmente estén instalados en las edificaciones más próximas a las infraestructuras de transporte más ruidosas, por otros materiales de mejores características aislantes.</p> <p>Para ello desde el Ayuntamiento se pretende crear un programa de aislamiento acústico en edificios privados cercanos a infraestructuras de transporte ruidosas, para subvencionar en parte la mejora del aislamiento en viviendas afectadas.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L3.1. Buscar la participación y sensibilización de la ciudadanía a través de su implicación en actividades sobre el ruido

Descripción	<p>Se trata de informar de la problemática del ruido para buscar la participación y sensibilización de la población sobre este tema, de forma que cuanto más información tenga el problema se aborde de una forma más global.</p> <p>Las acciones que se pueden llevar a cabo son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar a cabo campañas de sensibilización a conductores de motocicletas y ciclomotores. • Organizar actividades sobre el ruido durante el Día Mundial contra el ruido. • Campaña de divulgación del ruido como agente contaminante
-------------	--

Programa Actuación: L3.2. Campaña de sensibilización al ruido en las zonas de ocio, y otra campaña de sensibilización en los centros docentes del municipio.

Descripción	<p>El ruido ambiental asociado al ocio nocturno es, sin lugar a dudas, uno de los agentes contaminantes con mayor repercusión mediática en los entornos urbanos, y el motivo de muchas denuncias vecinales.</p> <p>Con este programa de actuación se pretende promover el conocimiento de las molestias que produce el ruido provocado por actividades de ocio a la población asidua a las zonas de ocio y diversión nocturno del municipio.</p> <p>Asimismo se quiere acercar el conocimiento de las molestias que puede generar el ruido en la vida cotidiana a la población escolar, ya que educar desde temprana edad ayudará en el futuro a respetar y valorar los ambientes menos ruidosos y más saludables.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L3.3. Beneficio fiscal sobre el impuesto de circulación para los residentes en Getafe que se decanten por vehículos híbridos o eléctricos.

Descripción	<p>El principal foco emisor de ruido en el término municipal de Getafe es el ruido generado por el tráfico y, en especial el ruido provocado por el grupo motopropulsor de los vehículos automóviles. Una de las actuaciones más eficaces para reducir la contaminación acústica por tráfico rodado es promover el uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos, en los que el ruido a bajas velocidades es prácticamente inexistente, reduciéndose globalmente las emisiones sonoras del vehículo en más de un 50% según estudios europeos y de fabricantes de estos automóviles.</p> <p>Las medidas propuestas para fomentar el uso de este tipo de vehículos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otorgar ventajas fiscales a estos vehículos tales como posibles reducciones del impuesto de vehículos de tracción mecánica. • Estudiar la viabilidad de adquirir vehículos municipales de carácter híbrido y/o eléctrico. • Oportunidad de incluir en los pliegos municipales la valoración de aportar vehículos de este tipo. • Estudiar la viabilidad de crear una estación pública con postes eléctricos de recarga rápida de baterías para vehículos eléctricos y de abastecimiento de otros combustibles alternativos, como hidrógeno o gas metano.
-------------	--

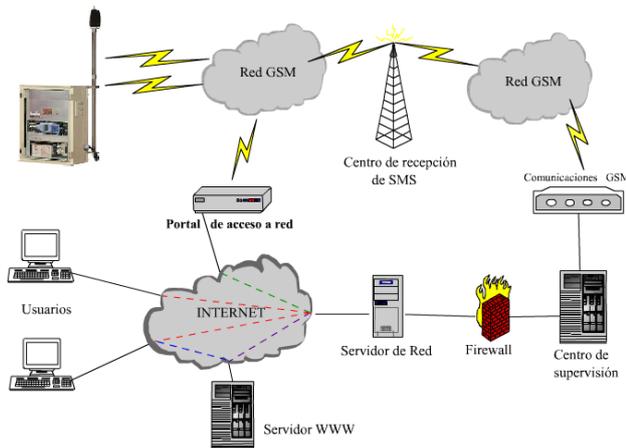
Programa Actuación: L3.4. Buscar la colaboración y sensibilización de los principales agentes implicados en la generación del ruido.

Descripción	<p>Establecer compromisos entre los distintos agentes implicados con el Ayuntamiento relativos a desarrollar acciones dirigidas a la disminución de ruido. Los principales agentes implicados se pueden clasificar en los siguientes sectores:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Empresas de distribución de productos a domicilio -Empresas que realizan obras en la vía pública -Empresas de servicios de urgencia, emergencia y seguridad -Empresas de instalación de sistemas de climatización y ventilación -Talleres de reparación de vehículos -Empresas de actividades terciarias e industriales
-------------	--

Programa Actuación: L3.5. Campaña de encuestas a los ciudadanos.

Descripción	<p>Una vez conocidos los datos del cartografiado estratégico de ruido, se plantea la necesidad de conocer la percepción que tienen los ciudadanos de su entorno acústico, para detallar y priorizar, por orden de afección las fuentes de ruido.</p> <p>En base a esta información y su correlación con los niveles de ruido existentes en la ciudad, se elegirán las líneas de actuación más adecuadas en las zonas conflictivas.</p> <p>Se propone realizar campañas de encuestas a los residentes de las zonas más afectadas mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encuestas a puerta fría. • Formularios a través Web municipal • Encuestas telefónicas.
-------------	--

Programa Actuación: L3.6. Instalación de monitores de información.

Descripción	<p>Mediante la instalación de una red de estaciones de monitorizado permanente de ruido se pretende que los sonómetros instalados en su interior midan el nivel de presión sonora en ciertas zonas del municipio, comunicando los valores medidos para su publicación en una plataforma web para su consulta por la población</p> <p>La red a montar podría tener la arquitectura de la figura:</p> 
-------------	--



Programa Actuación: L3.7.Fomento de una conducción más silenciosa.

Descripción	<p>La conducción de vehículos con un régimen de revoluciones adecuado a la velocidad y las características de la vía supone una reducción de los niveles de ruido, del consumo de combustible y de la emisión de gases.</p> <p>Para conseguir esto se proponen las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Distribución en gasolineras y buzoneo de folletos o trípticos para concienciar sobre los beneficios económicos y ambientales de una conducción “más silenciosa”.• Cursos de conducción ecológica y respetuosa con el ruido para educar a los conductores de los servicios de transporte colectivo, recogida de residuos sólidos urbanos y otros servicios municipales a utilizar los vehículos motorizados de manera eficiente y silenciosa.• Campañas de concienciación a responsables municipales y trabajadores de obras en la vía pública.
-------------	---

Programa Actuación: L3.8. Medidas de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible.

Descripción	<p>Fomentar la participación ciudadana en la mejora de la movilidad es un factor esencial para la aplicación y aceptación de medidas que modifiquen las actuales pautas de movilidad. La concienciación y sensibilización por parte de los ciudadanos de la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad hacia otros más sensibles y respetuosos con el medio ambiente es un modo muy rentable de conseguir mejoras en el ruido ambiental relacionado con el tráfico rodado, y por ello con este programa se quiere fomentar la sensibilización y promoción de la movilidad sostenible.</p> <p>Por otro lado, la formación en materia de ruidos y en hábitos de movilidad a distintos colectivos de ciudadanos, y en particular a niños y jóvenes, es una medida clave para mejorar a corto y largo plazo la calidad de vida en nuestras ciudades en lo que respecta a ruido ambiental.</p> <p>Es posible influir en la conducta de movilidad de la ciudadanía mediante campañas educativas de información y promoción destinadas a desarrollar una conducta de movilidad sostenible sin inversiones adicionales en infraestructuras.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L3.9. Medidas para la promoción del vehículo compartido.

Descripción	<p>Se propone como medida para prevenir la contaminación acústica originada por el tráfico rodado fomentar la participación ciudadana en las medidas existentes y gratuitas para compartir el coche en los desplazamientos urbanos.</p> <p>En la actualidad existen varias páginas web que ofertan estos servicios, donde la inscripción es sencilla, gratuita y flexible, permitiéndose en algunos casos incluso la personalización del entorno web.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L4.1.Inserción de información sobre la contaminación acústica en la página Web del Ayuntamiento.

Descripción	<p>Insertar en la página Web del Ayuntamiento un apartado con la información del Plan de Acción contra el Ruido que complemente la actual información existente sobre el Mapa Estratégico de ruido de Getafe.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L4.2.Incluir la variable acústica en la compra y contratación de equipamiento municipal y servicios municipales, de forma que se priorice la adquisición de vehículos sostenibles y poco ruidosos así como su correcto funcionamiento.

Descripción	<p>Una de las principales fuentes de ruido que más molestias suelen generar en la población, en base a la percepción social sobre el problema, es la asociada a los propios servicios municipales, como pueda ser el caso del servicio de recogida de basuras o los servicios de limpieza. Si bien la influencia de estas fuentes de ruido en los niveles sonoros del mapa acústico es mínima (por su escasa prolongación temporal), se considera importante emprender acciones encaminadas a la disminución de los niveles sonoros y con ello las molestias que generan las actividades de estos servicios.</p> <p>Para ello se propone la medida de incluir la variable acústica en la compra y contratación de equipamiento municipal y servicios municipales. El alcance de esta medida comprendería la inclusión en los pliegos de contratación de nuevos equipamientos o servicios de requerimientos relativos a la acreditación de bajos niveles de emisión acústica.</p> <p>Esta medida debería completarse con la comprobación del cumplimiento de lo dispuesto en el <i>Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre</i>, principalmente en la ejecución de obras, servicios y actividades contratadas por el Ayuntamiento de Getafe.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L4.3.Fomentar la formación interna del personal del Ayuntamiento en materia de contaminación acústica (Policía Local)

Descripción	<p>La posibilidad de disponer en el cuerpo de Policía de personal especializado y formado en materia de ruidos supone una herramienta muy útil para la gestión de la contaminación acústica en actividades de ocio, ya que les permite afianzarse con seguridad en sus distintas intervenciones en materia acústica.</p> <p>Por ello, con esta medida se propone dotar a la Policía Local de los conocimientos referentes a las obligaciones derechos de los responsables de los locales de ocio y de los residentes, así como de la adecuada formación para la realización de mediciones acústicas.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L4.4. Fomentar la formación interna del personal del Ayuntamiento en materia de contaminación acústica (Técnicos municipales)

Descripción	<p>Con esta medida se pretende complementar las actuaciones propuestas respecto a la formación y sensibilización frente al ruido con otras acciones dirigidas a los distintos profesionales tanto de servicios públicos como privados y que tienen influencia directa o indirecta respecto al ruido ambiental que se genera en el municipio.</p> <p>Se proponen las siguientes actuaciones para prevenir la contaminación acústica en el municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acciones formativas para concienciar a los técnicos responsables de los proyectos de diseño de las vías públicas y profesionales en materia de urbanismo de la importancia de considerar la variable acústica entre los parámetros de diseño. • Jornadas de formación para los responsables y trabajadores en labores de jardinería acerca del empleo de maquinaria y herramientas más silenciosas, programación de los trabajos para minimizar las molestias por ruido sobre los ciudadanos, etc. • Campañas de concienciación a responsables municipales y trabajadores de obras en la vía pública y, en general, a profesionales del sector de construcción.
-------------	---

Programa Actuación: L4.5. Control acústico de la maquinaria empleada en obras en la vía pública, horarios de obra y control de denuncias

Descripción	<p>La realización de obras públicas y de edificación llevan, en muchos casos aparejadas la generación de ruidos que suelen ser motivo de molestias sobre los vecinos que viven próximos a ellas y que en algunas ocasiones derivan en denuncias y reclamaciones. Por ello, independientemente de las posibles mediciones "in situ" u oportunas que pueden llevarse a cabo en casos de que haya quejas o denuncias, es recomendable realizar un control preventivo sobre diferentes aspectos, de modo que mediante un protocolo de actuación que gestione la emisión sonora de obras y maquinaria se pueda evitar que dichas obras generen molestias.</p> <p>Como complemento es necesario el acompañamiento de controles en las obras para comprobar que se cumplen los requisitos establecidos en materia de maquinaria, emisión sonora de la misma y horarios, y evaluar el grado de correspondencia entre la documentación presentada y la operatividad llevada a cabo.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L4.6. Establecimiento de criterios acústicos puntuables en licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal.

Descripción	<p>La prevención de la contaminación acústica es el mejor instrumento para combatirla. Por tanto, desde el Ayuntamiento, es conveniente establecer criterios encaminados a tal fin, especialmente en las obras y edificaciones en las que es promotora. En este sentido, establecer criterios acústicos puntuables en licitaciones de obras públicas puede suponer una herramienta muy útil para la prevención de la contaminación acústica, además de promover prácticas acústicamente más responsables en las empresas adjudicatarias.</p>
-------------	--



Programa Actuación: L4.7. Medidas para la gestión de servicios de recogida de RSU.

Descripción	<p>Las diferentes actividades que se desarrollan en el municipio para la recogida de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU) provocan un impacto acústico temporal que normalmente no se ve reflejado en los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Estos mapas representan la huella acústica del ruido ponderado en un año, lo que provoca que el impacto acústico en un corto período de tiempo no se vea plasmado.</p> <p>Además el desarrollo de estas actividades suele ser en horario nocturno, cuando más se aprecian y molestan los niveles emitidos por los diferentes sistemas empleados para la recogida de residuos.</p> <p>La mejor forma para mitigar el impacto acústico generado por la recogida de RSU es incluir una serie de condicionantes acústicos en los pliegos asociados a la contratación de estos servicios. Se presentan una serie de medidas que podrían incluirse en dichos pliegos con el fin de contribuir a la lucha contra la contaminación acústica:</p>
-------------	--

Programa Actuación: L4.8. Medidas para la gestión de servicios de limpieza viaria, jardinería y otras actividades.

Descripción	<p>Del mismo modo que ocurre con los servicios de recogida de residuos sólidos urbanos, las actividades relacionadas con limpieza viaria, con la jardinería y con otras actividades asociadas al mantenimiento y mejora de la ciudad generan un impacto acústico sobre la población que deriva en molestias ocasionales asociadas al ruido.</p> <p>Esta afección normalmente es causada por el uso tanto de pequeños vehículos de limpieza como de maquinaria al aire libre, Además, en ocasiones los horarios en los que se desarrollan dichas actividades originan una mayor molestia sobre el ciudadano..</p> <p>Este programa se desarrolla en torno a dos estrategias principales. La primera de ellas se trata sobre un paquete de medidas relacionadas con incluir la variable acústica en los pliegos de contratación de estos servicios. Dentro de este paquete de medidas se recomiendan incluir las siguientes acciones:</p> <p>La segunda estrategia buscaría la incentivación e inclusión de ciertas medidas generales dentro del desarrollo de las actividades de jardinería, limpieza viaria, etc así como introducir sensibilización y concienciación en los empleados de estas actividades.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L5.1. Campañas de vigilancia y control del ruido (ruido de vehículos).

Descripción	<p>Se propone como medida de control de la contaminación acústica asociada al tráfico rodado incrementar los controles sonoros sobre motocicletas y ciclomotores para garantizar que sus emisiones sonoras cumplan con la legislación vigente. Las acciones que se plantean para ello son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Potenciar las labores de vigilancia y control del cumplimiento de los niveles de emisión sonora contemplados en la homologación de motocicletas y ciclomotores.• Fomentar la función inspectora por parte de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico rodado. En particular, se propone potenciar el control de escapes, especialmente en motocicletas, para evitar la circulación con “escape libre”.• Velar por el correcto mantenimiento de la flota municipal de motocicletas y ciclomotores, prestando especial atención al estado de los escapes y al ruido de motor.
-------------	--

Programa Actuación: L5.2.Realización de un estudio previo para la adopción de planes de acción específicos en zonas industriales

Descripción	<p>El Ayuntamiento quiere proporcionar a sus ciudadanos un adecuado servicio de control del ruido para que bien de oficio, bien mediando denuncia, el Ayuntamiento pueda inspeccionar y controlar las actividades ruidosas de carácter industrial existentes en el municipio que puedan molestar a zonas con zonificación acústica tipo a) residencial o tipo e) sanitario/docente/cultural cercanas.</p> <p>Una vez validadas las denuncias y con objeto de controlar el impacto acústico generado por actividades industriales sobre zonas residenciales cercanas se propone la realización de estudios acústicos mediante medidas "in situ" de ruido, con carácter previo a la toma de decisiones sobre la realización de un plan de acción en zonas industriales.</p> <p>En base a los resultados del estudio acústico se podrá cuantificar objetivamente el grado de molestia ocasionado por la actividad industrial y proceder a la exigencia de un plan de acción con sus medidas preventivas y/o correctoras con el objeto de minimizar el impacto acústico que genera .</p>
-------------	--

Programa Actuación: L5.3.Exigir comprobaciones y controles acústicos con carácter previo a licencias de primera ocupación Verificación del cumplimiento del documento básico , DB-HR Protección frente al ruido del Código Técnico de la Edificación mediante mediciones "in situ" de aislamiento acústico a ruido aéreo y mediciones "in situ" de niveles sonoros de instalaciones comunes del edificio.

Descripción	<p>Con esta medida se pretende exigir y verificar el cumplimiento de los especificado en el CTE DB HR "Protección frente al ruido" en lo relativo a los aislamientos acústicos de los edificios de nueva construcción, a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitud de estudios predictivos pre-operacionales y post-operacionales del nivel de ruido en la zona de ubicación del nuevo edificio, complementados con mediciones "in situ" con el objeto de establecer los aislamientos acústicos necesarios en las fachadas del edificio. • Revisión de los proyectos de edificación, comprobando que contienen toda la información requerida en el CTE DB HR. • Establecimiento de una guía-protocolo sobre los ensayos "in situ" que deben llevarse a cabo con carácter previo a la concesión de licencias de primera ocupación. Dichos ensayos deberán ser realizados por Laboratorios acreditados.
-------------	--

Programa Actuación: L5.4.Establecer criterios acústicos para otorgar autorizaciones y permisos Definir las actividades de utilidad pública que cuentan con exención de los objetivos de calidad acústica.

Descripción	<p>La celebración de actividades en la vía pública y espacios abiertos, en particular verbenas, conciertos y manifestaciones populares supone un aumento de la contaminación acústica en las zonas en que se desarrollan. Por esto se propone la posibilidad de controlar y gestionar los festejos y manifestaciones a través de una serie de medidas que minimicen los posibles efectos negativos sobre los residentes que puedan verse afectados por estas actividades. Se ha de tener en consideración que estas actividades generalmente tienen lugar en zonas concretas, y que presentan una duración y periodicidad determinada, y conocida de forma previa. Se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de exigir, en la concesión de permisos, que no se superen unos niveles máximos de emisión sonora. • Delimitación del área de la verbena o festejo para que no aumente el área de influencia sonora durante su duración. • En el caso de verbenas o conciertos con equipos de amplificación sonora, control por parte de la Policía Local, durante los ensayos, de que se cumplan los niveles sonoros máximos que hubieran podido establecerse. • Control de los horarios para los que está autorizado el acto, especialmente control de que a partir de su finalización no se utilicen equipos de amplificación sonora. • Incorporación de una petición previa a la entidad organizadora del festejo, fiesta o manifestación, de la cumplimentación de un <i>Formulario acústico de festejos, fiesta y manifestaciones</i>, y que este registro se entregase junto con el resto de documentación requerida para la autorización de su celebración.
-------------	---



Programa Actuación: L5.5.Medidas para el uso de neumáticos silenciosos.

Descripción	<p>El ruido provocado por el tráfico genera importantes molestias y tiene efectos perjudiciales para la salud. El Reglamento (CE) nº 661/2009 fija requisitos mínimos respecto del ruido de rodadura exterior de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten reducir considerablemente el ruido de rodadura exterior, superando estos requisitos mínimos.</p> <p>El suministro de información armonizada sobre el ruido de rodadura exterior de los neumáticos facilita también la aplicación de las medidas contra el ruido provocado por el tráfico y contribuye al proceso de sensibilización acerca de la contribución de los neumáticos a ese ruido en el marco de la Directiva 200/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.</p> <p>El Reglamento(CE) nº 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo exige que todos los neumáticos para turismos comerciales y ligeros fabricados después de junio de 2012 y comercializados en la UE a partir de noviembre de 2012 tendrán que o bien llevar un adhesivo o ir acompañados por una etiqueta que se mostrará en el punto de venta.</p>
-------------	---

Programa Actuación: L5.6.Control sobre terrazas en la vía pública.

Descripción	<p>El espacio público urbano se trata de un área uso libre y compartido por todos los ciudadanos y por tanto es lugar de convivencia. Es obligación de todos los ciudadanos conservarlo y cuidarlo, así como respetar al resto de usuarios. Los ciudadanos deben ser conscientes de que existen unas normas de convivencia. Éstas, en ocasiones, no forman parte de la normativa de las instituciones públicas, y se rigen por los valores sociales de las personas.En las terrazas, suelen generarse niveles sonoros elevados asociados a la concentración de personas en un espacio abierto, por lo que su vigilancia y control debe estar asociada al bienestar de los residentes de estas zonas.</p>
-------------	--

Programa Actuación: L5.7.Seguimiento de las zonas de conflicto detectadas en el Mapa Estratégico de Ruido.

Descripción	<p>En base a los resultados de los Planos de Conflicto del presente Plan de Acción contra el Ruido, que son el resultado de superponer los resultados del Mapa Estratégico de Ruido para los indicadores Ld, Le y Ln, con la Zonificación Acústica vigente, que ofrecen aquellas zonas del municipio que presentan una mayor problemática en lo referente a contaminación acústica, se propone generar un mecanismo de control para el seguimiento de estas zonas de conflicto.</p> <p>Para ello en la medida de lo posible habrá que:</p> <ul style="list-style-type: none">• Hacer un seguimiento de las zonas de riesgo por implantación de nuevas infraestructuras y emisores acústicos.• Creación de fichas de seguimiento del estado acústico de la zona de conflicto.• Control de los focos de ruido existentes en las zonas de conflicto, especialmente medidas destinadas a controlar el tráfico rodado.• Revaluación del mapa de ruido de la zona por cambios destacable tanto a nivel de ordenación del territorio como por cambio de velocidades de circulación o flujo de vehículos a motor.
-------------	--

12.- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción

El sistema de gestión propuesto para los planes de acción incluye una sistemática para la evaluación y seguimiento de las medidas presentadas, basada en una serie de indicadores para valorar la evolución de las medidas propuestas y para soportar la toma de decisiones. Su seguimiento y actualización permitirá contrastar la validez de las actuaciones planteadas e identificar la necesidad de ajustes o de acciones complementarias a las presentadas.

En concreto las medidas de actuación propuestas de carácter general desplegadas en el apartado 12 en forma de fichas en torno a las cinco líneas estratégicas definidos incluyen al menos un indicador para su evaluación.

13.- Equipo de trabajo.

AYUNTAMIENTO DE GETAFE

Dirección del Estudio

Concejalía de Mantenimiento, Limpieza, Medio Ambiente, Desarrollo sostenible y Jardines. Departamento de Medio Ambiente.

ACUSTTEL

Autores del Estudio

- Juan Luis Aguilera de Maya. Coordinador del Estudio, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 17 años de experiencia, 17 años en Acusttel
- Rubén González García, Jefe de Equipo, Ingeniero Industrial especialidad en Medio Ambiente, 13 años de experiencia, 11 años en Acusttel.
- Jaume Aguilera Segura, Ayudante, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 8 años de experiencia, 7 años en Acusttel.